

**IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE**

In re patent application of

Masashi Kobayashi, et al.

Serial No.: 10/728,786

Filed: December 8, 2003

Docket No.: 02410284US

Group Art Unit: 2816

Examiner: Unassigned



For: **WHEEL SPEED CALCULATION METHOD**

Commissioner for Patents  
P.O. Box 1450  
Alexandria, VA 22313-1450

**SUBMISSION OF PRIORITY DOCUMENT**

Sir:

Submitted herewith is a certified copy of Japanese Application Number 2002-356284 filed on December 19, 2002 and Japanese Application Number 2003-389730 filed on November 19, 2003, upon which applications the claim for priority is based.

Respectfully submitted,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Andrew M. Calderon".

Andrew M. Calderon  
Reg. No. 38,093

McGuireWoods LLP  
1750 Tysons Boulevard, Suite 1800  
McLean, VA 22102  
(703)712-5000

日本国特許庁  
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日      2003年11月19日  
Date of Application:

出願番号      特願2003-389730  
Application Number:

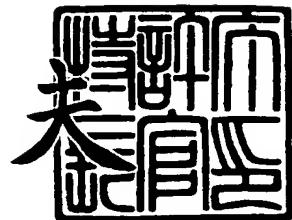
[ST. 10/C] : [JP 2003-389730]

出願人      日信工業株式会社  
Applicant(s):

2003年12月3日

特許庁長官  
Commissioner,  
Japan Patent Office

今井康



【書類名】 特許願  
【整理番号】 NS-3831A  
【提出日】 平成15年11月19日  
【あて先】 特許庁長官殿  
【国際特許分類】 G01P 3/489  
B60T 8/00  
G05D 13/62

【発明者】  
【住所又は居所】 長野県上田市大字国分 840 番地 日信工業株式会社内  
【氏名】 小林 正史

【発明者】  
【住所又は居所】 長野県上田市大字国分 840 番地 日信工業株式会社内  
【氏名】 廣谷 学

【特許出願人】  
【識別番号】 000226677  
【氏名又は名称】 日信工業株式会社

【代理人】  
【識別番号】 100071870  
【弁理士】  
【氏名又は名称】 落合 健

【選任した代理人】  
【識別番号】 100097618  
【弁理士】  
【氏名又は名称】 仁木 一明

【先の出願に基づく優先権主張】  
【出願番号】 特願2002-356284  
【出願日】 平成14年12月 9日

【手数料の表示】  
【予納台帳番号】 003001  
【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】  
【物件名】 特許請求の範囲 1  
【物件名】 明細書 1  
【物件名】 図面 1  
【物件名】 要約書 1  
【包括委任状番号】 9713258

## 【書類名】特許請求の範囲

## 【請求項 1】

複数の被検出部（2a, 9a）が設けられるとともに制御対象の車輪とともに回転する回転部材（2, 9）を有する車輪速度センサ（1, 8）の検出信号を波形成形して得られるパルス信号に基づいて、ブレーキ制御に用いる車輪速度を一定周期の演算タイミングで演算するにあたり、前記パルス信号の立ち上がりパルスエッジが前回の演算周期で最後に出現してから今回の演算周期で最後に出現するまでの立ち上がり側速度演算基準時間を $\Delta T_{u(n)}$ 、前記パルス信号の立ち下がりパルスエッジが前回の演算周期で最後に出現してから今回の演算周期で最後に出現するまでの立ち下がり側速度演算基準時間を $\Delta T_{d(n)}$ 、前記立ち上がり側速度演算基準時間 $\Delta T_{u(n)}$ 内での前記立ち上がりパルスエッジの出現個数を $N_{u(n)}$ 、前記立ち下がり側速度演算基準時間 $\Delta T_{d(n)}$ 内での前記立ち下がりパルスエッジの出現個数を $N_{d(n)}$ 、前記立ち上がりパルスエッジが今回の演算周期で出現しなかったときに立ち上がりパルスエッジが最後に出現してから今回の演算タイミングまでの立ち上がり側速度演算暫定基準時間を $\Delta T_{ut}$ 、前記立ち下がりパルスエッジが今回の演算周期で出現しなかったときに立ち下がりパルスエッジが最後に出現してから今回の演算タイミングまでの立ち下がり側速度演算暫定基準時間を $\Delta T_{dt}$ 、車輪速度の演算対象であるタイヤと車輪速度センサ（1, 8）の回転部材（2, 9）の被検出部（2a, 9a）の数に応じて定まる定数をK、前記立ち上がり側速度演算基準時間 $\Delta T_{u(n)}$ 、前記立ち下がり側速度演算基準時間 $\Delta T_{d(n)}$ および前記出現個数 $N_{u(n)}$ ,  $N_{d(n)}$ の前回の演算周期での値をそれぞれ $\Delta T_{u(n-1)}$ ,  $\Delta T_{d(n-1)}$ ,  $N_{u(n-1)}$ ,  $N_{d(n-1)}$ としたときには、

今回の演算周期で前記立ち上がりパルスエッジおよび前記立ち下がりパルスエッジとともに出現したときには、車輪速度VWを、

$$VW = [K \times \{N_{u(n)} + N_{d(n)}\}] / \{\Delta T_{u(n)} + \Delta T_{d(n)}\}$$

として演算し、

今回の演算周期で前記立ち下がりパルスエッジが出現したものの前記立ち上がりパルスエッジが出現しなかったときには、

$$VW_1 = [K \times \{N_{u(n-1)} + N_{d(n)}\}] / \{\Delta T_{u(n-1)} + \Delta T_{d(n)}\}$$

$$VW_2 = [K \times \{1 + N_{d(n)}\}] / \{\Delta T_{ut} + \Delta T_{dt}\}$$

でそれぞれ演算されるVW1, VW2のうち低い方の値を車輪速度VWとして選択し、

今回の演算周期で前記立ち上がりパルスエッジが出現したものの前記立ち下がりパルスエッジが出現しなかったときには、

$$VW_3 = [K \times \{N_{u(n)} + N_{d(n-1)}\}] / \{\Delta T_{u(n)} + \Delta T_{d(n-1)}\}$$

$$VW_4 = [K \times \{N_{u(n)} + 1\}] / \{\Delta T_{u(n)} + \Delta T_{dt}\}$$

でそれぞれ演算されるVW3, VW4のうち低い方の値を車輪速度VWとして選択し、

今回の演算周期で前記立ち上がりパルスエッジおよび前記立ち下がりパルスエッジとともに出現しなかったときには、

$$VW_5 = [K \times \{1 + N_{d(n-1)}\}] / \{\Delta T_{ut} + \Delta T_{d(n-1)}\}$$

$$VW_6 = [K \times \{N_{u(n-1)} + 1\}] / \{\Delta T_{u(n-1)} + \Delta T_{dt}\}$$

$$VW_7 = (K \times 2) / (\Delta T_{ut} + \Delta T_{dt})$$

でそれぞれ演算されるVW5～VW7のうちの最小値および前回の車輪速度VWを比較して低い方を今回の車輪速度VWとして選択することを特徴とする車輪速度演算方法。

【書類名】明細書

【発明の名称】ブレーキ制御用車輪速度演算方法

【技術分野】

**【0001】**

本発明は、ブレーキ制御に用いる車輪速度を、車輪速度センサの検出信号を波形成形して得られるパルス信号に基づき一定周期の演算タイミングで演算するようにしたブレーキ用車輪速度演算方法の改良に関する。

【背景技術】

**【0002】**

アンチロックブレーキ制御やブレーキによるトラクション制御に用いるための車輪速度を得るために、一定周期の演算タイミングにおいて、その演算周期内で生じるパルス信号の立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジの個数の大小によって、前記立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジのいずれをも用いて車輪速度を演算する状態と、前記立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジのいずれか一方を用いて車輪速度を演算する状態とを切換えるようにしたものが、たとえば特許文献1等で既に知られている。

【特許文献1】特開平2-44258号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

**【0003】**

ところで、上記従来のもので、立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジのいずれか一方を用いて車輪速度を演算するのは、車輪速度を演算処理するソフトウェアの負荷増大を避けるためであるが、立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジのいずれか一方だけによる場合には、車輪速度センサ側の誤差が生じていると車輪速度の演算処理結果に比較的大きな誤差が生じ、ブレーキ制御精度の低下を招くことになる。

**【0004】**

本発明は、かかる事情に鑑みてなされたものであり、車輪速度センサ側で誤差が生じていてもその誤差を極力吸収して精度よく車輪速度を演算し、ブレーキ制御精度の向上に寄与し得るようにしたブレーキ制御用車輪速度演算方法を提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

**【0005】**

上記目的を達成するために、本発明は、複数の被検出部が設けられるとともに制御対象の車輪とともに回転する回転部材を有する車輪速度センサの検出信号を波形成形して得られるパルス信号に基づいて、ブレーキ制御に用いる車輪速度を一定周期の演算タイミングで演算するにあたり、前記パルス信号の立ち上がりパルスエッジが前回の演算周期で最後に出現してから今回の演算周期で最後に出現するまでの立ち上がり側速度演算基準時間を $\Delta T_u(n)$ 、前記パルス信号の立ち下がりパルスエッジが前回の演算周期で最後に出現してから今回の演算周期で最後に出現するまでの立ち下がり側速度演算基準時間を $\Delta T_d(n)$ 、前記立ち上がり側速度演算基準時間 $\Delta T_u(n)$ 内での前記立ち上がりパルスエッジの出現個数を $N_u(n)$ 、前記立ち下がり側速度演算基準時間 $\Delta T_d(n)$ 内での前記立ち下がりパルスエッジの出現個数を $N_d(n)$ 、前記立ち上がりパルスエッジが今回の演算周期で出現しなかつたときに立ち上がりパルスエッジが最後に出現してから今回の演算タイミングまでの立ち上がり側速度演算暫定基準時間を $\Delta T_{ut}$ 、前記立ち下がりパルスエッジが今回の演算周期で出現しなかつたときに立ち下がりパルスエッジが最後に出現してから今回の演算タイミングまでの立ち下がり側速度演算暫定基準時間を $\Delta T_{dt}$ 、車輪速度の演算対象であるタイヤと車輪速度センサの回転部材の被検出部の数に応じて定まる定数を $K$ 、前記立ち上がり側速度演算基準時間 $\Delta T_u(n)$ 、前記立ち下がり側速度演算基準時間 $\Delta T_d(n)$ および前記出現個数 $N_u(n)$ 、 $N_d(n)$ の前回の演算周期での値をそれぞれ $\Delta T_{u(n-1)}$ 、 $\Delta T_{d(n-1)}$ 、 $N_{u(n-1)}$ 、 $N_{d(n-1)}$ としたときに、今回の演算周期で前記立ち上がりパルスエッジおよび前記

立ち下がりパルスエッジがともに出現したときには、車輪速度VWを、

$$VW = [K \times \{Nu(n) + Nd(n)\}] / \{\Delta Tu(n) + \Delta Td(n)\}$$

として演算し、今回の演算周期で前記立ち下がりパルスエッジが出現したものの前記立ち上がりパルスエッジが出現しなかったときには、

$$VW1 = [K \times \{Nu(n-1) + Nd(n)\}] / \{\Delta Tu(n-1) + \Delta Td(n)\}$$

$$VW2 = [K \times \{1 + Nd(n)\}] / \{\Delta Tut + \Delta Tdt\}$$

でそれぞれ演算されるVW1, VW2のうち低い方の値を車輪速度VWとして選択し、今回の演算周期で前記立ち上がりパルスエッジが出現したものの前記立ち下がりパルスエッジが出現しなかったときには、

$$VW3 = [K \times \{Nu(n) + Nd(n-1)\}] / \{\Delta Tu(n) + \Delta Td(n-1)\}$$

$$VW4 = [K \times \{Nu(n) + 1\}] / \{\Delta Tu(n) + \Delta Tdt\}$$

でそれぞれ演算されるVW3, VW4のうち低い方の値を車輪速度VWとして選択し、今回の演算周期で前記立ち上がりパルスエッジおよび前記立ち下がりパルスエッジがともに出現しなかったときには、

$$VW5 = [K \times \{1 + Nd(n-1)\}] / \{\Delta Tut + \Delta Td(n-1)\}$$

$$VW6 = [K \times \{Nu(n-1) + 1\}] / \{\Delta Tu(n-1) + \Delta Tdt\}$$

$$VW7 = (K \times 2) / (\Delta Tut + \Delta Tdt)$$

でそれぞれ演算されるVW5～VW7のうちの最小値および前回の車輪速度VWを比較して低い方を今回の車輪速度VWとして選択することを特徴とする。

### 【発明の効果】

#### 【0006】

本発明によれば、今回の演算周期で前記立ち上がりパルスエッジおよび前記立ち下がりパルスエッジがともに出現したときには、立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジが前回の演算周期で最後に出現してから今回の演算周期で最後に出現するまでの立ち上がりおよび立ち下がり速度演算基準時間 $\Delta Tu(n)$ ,  $\Delta Td(n)$ 、ならびに立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジの出現個数 $Nu(n)$ ,  $Nd(n)$ を用いて車輪速度VWを演算するので、車輪速度センサ側で誤差が生じていても、片エッジだけで車輪速度を演算するものに比べると、前記誤差を極力吸収して精度よく車輪速度を演算することができ、それによりブレーキ制御精度の向上に寄与することができる。また今回の演算周期で立ち下がりパルスエッジが出現したものの立ち上がりパルスエッジが出現しなかったとき、ならびに今回の演算周期で立ち上がりパルスエッジが出現したものの立ち下がりパルスエッジが出現しなかったときには、立ち下がりパルスエッジおよび立ち上がりパルスエッジのうち今回の演算周期で出現しなかった側の速度演算基準時間および出現個数を前回の演算周期での速度演算基準時間 $\Delta Tu(n-1)$ ,  $\Delta Td(n-1)$ および出現個数 $Nu(n-1)$ ,  $Nd(n-1)$ に定めて演算したVW1もしくはVW3と、今回の演算周期で出現しなかったパルスエッジが最後に出現してから今回の演算タイミングまでの速度演算暫定基準時間 $\Delta Tut$ ,  $\Delta Tdt$ を用いるとともに出現個数を「1」として演算したVW2もしくはVW4との低い方を車輪速度VWとして選択するので、車輪速度センサ側での誤差を考慮した演算を行いつつブレーキ制御にあたっての安全側で車輪速度を演算することになり、車輪速度センサ側で誤差が生じていても、片エッジだけで車輪速度を演算するものに比べると、前記誤差を極力吸収して精度よく車輪速度を演算することができ、それによりブレーキ制御精度の向上に寄与することができる。さらに車輪速度が極めて低速になったことにより、今回の演算周期で立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジがともに出現しなかったときには、立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジの一方で速度演算暫定基準時間 $\Delta Tut$ ,  $\Delta Tdt$ および出現個数「1」を用いるとともに他方のパルスエッジについて前回の演算周期での速度演算基準時間 $\Delta Tu(n-1)$ ,  $\Delta Td(n-1)$ および出現個数 $Nu(n-1)$ ,  $Nd(n-1)$ を用いて演算したVW5, VW6ならびに両パルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジのいずれも速度演算暫定基準時間 $\Delta Tut$ ,  $\Delta Tdt$ および出現個数「1」を用いて演算したVW7のうち最小値と、前回の車輪速度とを比較して低い方を今回の車輪速度VWとして選択することになる。すなわち車輪速度センサ側での誤差を考慮すると

ともに車輪速度の時間経過を考慮しつつブレーキ制御にあたっての安全側で車輪速度を演算することになり、車輪速度センサ側で誤差が生じていても、片エッジだけで車輪速度を演算するものに比べると、前記誤差を極力吸収して精度よく車輪速度を演算することができ、それによりブレーキ制御精度の向上に寄与することができる。

#### 【発明を実施するための最良の形態】

##### 【0007】

以下、本発明の実施の形態を、添付の図面に示した本発明の実施例に基づいて説明する。

##### 【0008】

図1および図2は本発明の第1実施例を示すものであり、図1は車両ブレーキ制御装置の構成を示すブロック図、図2はパルス信号の一例を示す図である。

##### 【0009】

先ず図1において、車輪速度センサ1は、複数の被検出部としての突部2a…を外周に有して制御対象の車輪とともに回転する回転部材としてのロータ2と、永久磁石3に巻回されたピックアップコイル4とを備えるパッシブ方式のものであり、ロータ2が回転するのに応じてピックアップコイル4で生じた交流電圧が波形整形回路5に入力されることによりパルス信号に変換される。一方、アンチロックブレーキ制御やトラクション制御を行なうために、ブレーキアクチュエータ6が制御ユニット7で制御されるものであり、この制御ユニット7に前記波形整形回路5からパルス信号が入力される。

##### 【0010】

制御ユニット7は、ブレーキ制御に用いる車輪速度を、前記パルス信号に基づき一定周期の演算タイミングで演算し、その演算車輪速度に応じてブレーキアクチュエータ6を制御するものであるが、その車輪速度の演算にあたっては、前記パルス信号の立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジのいずれをも用いて車輪速度VWを演算する。

##### 【0011】

ところで、波形整形回路5から制御ユニット7に入力されるパルス信号が図2で示すものであるときには、制御ユニット7は、一定周期 $\Delta TE$ たとえば10m秒の演算タイミングで車輪速度VWを演算するものであるが、(A) その一定周期 $\Delta TE$ 内にパルス信号の立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジがともに出現する場合と、(B) 前記一定周期 $\Delta TE$ 内に立ち下がりパルスエッジが出現するものの前記立ち上がりパルスエッジが出現しない場合と、(C) 前記一定周期 $\Delta TE$ 内に立ち上がりパルスエッジが出現するものの前記立ち下がりパルスエッジが出現しない場合と、(D) 前記一定周期 $\Delta TE$ 内立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジがともに出現しない場合とがあり、制御ユニット7は、(A)～(D)の各場合に応じた演算方法で車輪速度VWを演算する。

##### 【0012】

先ず今回の演算周期で立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジがともに出現したときには、パルス信号の立ち上がりパルスエッジが前回の演算周期で最後に出現してから今回の演算周期で最後に出現するまでの立ち上がり側速度演算基準時間を $\Delta Tu(n)$ 、パルス信号の立ち下がりパルスエッジが前回の演算周期で最後に出現してから今回の演算周期で最後に出現するまでの立ち下がり側速度演算基準時間を $\Delta Td(n)$ 、前記立ち上がり側速度演算基準時間 $\Delta Tu(n)$ 内での立ち上がりパルスエッジの出現個数を $Nu(n)$ 、前記立ち下がり側速度演算基準時間 $\Delta Td(n)$ 内での立ち下がりパルスエッジの出現個数を $Nd(n)$ 、車輪速度の演算対象であるタイヤと車輪速度センサ1のロータ2の突部2aの数に応じて定まる定数をKとしたときに、制御ユニット7は、車輪速度VWを、次の第(1)式

$$VW = [K \times \{Nu(n) + Nd(n)\}] / \{\Delta Tu(n) + \Delta Td(n)\} \dots\dots (1)$$

に基づいて演算する。

##### 【0013】

また今回の演算周期で立ち下がりパルスエッジが出現したものの立ち上がりパルスエッジが出現しなかったときには、前記立ち上がりパルスエッジが最後に出現してから今回の制御タイミングまでの立ち上がり側速度演算暫定基準時間を $\Delta T_{ut}$ とし、前記立ち上がり側速度演算基準時間 $\Delta T_{u(n)}$ および出現個数 $N_{u(n)}$ の前回の演算周期での値を $\Delta T_{u(n-1)}$ 、 $N_{u(n-1)}$ としたときに、制御ユニット7は、次の第(2)および第(3)式に基づく演算を実行し、

$$VW_1 = [K \times \{N_{u(n-1)} + N_{d(n)}\}] / \{\Delta T_{u(n-1)} + \Delta T_{d(n)}\} \dots \dots (2)$$

$$VW_2 = [K \times \{1 + N_{d(n)}\}] / \{\Delta T_{ut} + \Delta T_{d(n)}\} \dots \dots (3)$$

得られたVW1、VW2のうち低い方を車輪速度VWとして選択する。

#### 【0014】

また今回の演算周期で立ち上がりパルスエッジが出現したものの立ち下がりパルスエッジが出現しなかったときには、前記立ち下がりパルスエッジが最後に出現してから今回の制御タイミングまでの立ち下がり側速度演算暫定基準時間を $\Delta T_{dt}$ とし、前記立ち下がり側速度演算基準時間 $\Delta T_{d(n)}$ および出現個数 $N_{d(n)}$ の前回の演算周期での値を $\Delta T_{d(n-1)}$ 、 $N_{d(n-1)}$ としたときに、制御ユニット7は、次の第(4)および第(5)式に基づく演算を実行し、

$$VW_3 = [K \times \{N_{u(n)} + N_{d(n-1)}\}] / \{\Delta T_{u(n)} + \Delta T_{d(n-1)}\} \dots \dots (4)$$

$$VW_4 = [K \times \{N_{u(n)} + 1\}] / \{\Delta T_{u(n)} + \Delta T_{dt}\} \dots \dots (5)$$

得られたVW3、VW4のうち低い方を車輪速度VWとして選択する。

#### 【0015】

さらに今回の演算周期で立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジとともに出現しなかったときに、制御ユニット7は、次の第(6)～第(8)式の演算を実行するとともに、

$$VW_5 = [K \times \{1 + N_{d(n-1)}\}] / \{\Delta T_{ut} + \Delta T_{d(n-1)}\} \dots \dots (6)$$

$$VW_6 = [K \times \{N_{u(n-1)} + 1\}] / \{\Delta T_{u(n-1)} + \Delta T_{dt}\} \dots \dots (7)$$

$$VW_7 = (K \times 2) / (\Delta T_{ut} + \Delta T_{dt}) \dots \dots (8)$$

得られたVW5～VW7のうちの最小値と、前回の車輪速度VWとを比較し、低い方を今回の車輪速度VWとして選択する。

#### 【0016】

ところで、図2において、時刻t0で演算処置を開始して以降の各演算タイミングT1～T6での車輪速度VWの演算について、立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジの出現時刻のうち必要な時刻にt1～t11を付して説明すると、演算タイミングT1では、立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジがともに出現したときの演算式(1)を用いて制御ユニット7が車輪速度VWを演算することになり、 $N_{u(n)}=3$ 、 $N_{d(n)}=3$ 、 $\Delta T_{u(n)}=(t_2-t_0)$ 、 $\Delta T_{d(n)}=(t_1-t_0)$ であるので、 $VW=\{K \times (3+3)\} / \{(t_2-t_0)+(t_1-t_0)\}$ となる。

#### 【0017】

また演算タイミングT2では、立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジがともに出現したときの演算式(1)を用いて制御ユニット7が車輪速度VWを演算することになり、 $N_{u(n)}=2$ 、 $N_{d(n)}=2$ 、 $\Delta T_{u(n)}=(t_4-t_2)$ 、 $\Delta T_{d(n)}=(t_3-t_1)$ であるので、 $VW=\{K \times (2+2)\} / \{(t_4-t_2)+(t_3-t_1)\}$ となる。

#### 【0018】

演算タイミングT3では、立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジがともに出現したときの演算式(1)を用いて制御ユニット7が車輪速度VWを演算することになり、 $N_{u(n)}=1$ 、 $N_{d(n)}=1$ 、 $\Delta T_{u(n)}=(t_6-t_4)$ 、 $\Delta T_{d(n)}=(t_5-t_3)$ であるので、 $VW=\{K \times (1+1)\} / \{(t_6-t_4)+(t_5-t_3)\}$ となる。

#### 【0019】

時刻t8である演算タイミングT4では、立ち下がりパルスエッジが出現するものの立

立ち上がりパルスエッジが出現しなかったときの演算式(2), (3)によって、VW1, VW2を演算することになり、Nu(n-1)=1, Nd(n)=1,  $\Delta Tu(n-1) = (t_6 - t_4)$ 、 $\Delta Td(n) = (t_7 - t_5)$ 、 $\Delta Tut = (t_8 - t_6)$ であるので、VW1= {K×(1+1)} / {(t6-t4)+(t7-t5)}であり、VW2= {K×(1+1)} / {(t8-t6)+(t7-t5)}であり、制御ユニット7は、VW1, VW2のうち低い方を車輪速度VWとして選択する。

#### 【0020】

時刻t10である演算タイミングT5では、立ち上がりパルスエッジが出現するものの立ち下がりパルスエッジが出現しなかったときの演算式(4), (5)によって、VW3, VW4を演算することになり、Nu(n)=1, Nd(n-1)=1,  $\Delta Tu(n) = (t_9 - t_6)$ 、 $\Delta Td(n-1) = (t_7 - t_5)$ 、 $\Delta Tdt = (t_{10} - t_7)$ であるので、VW3= {K×(1+1)} / {(t9-t6)+(t7-t5)}, VW4= {K×(1+1)} / {(t9-t6)+(t10-t7)}であり、制御ユニット7は、VW3, VW4のうち低い方を車輪速度VWとして選択する。

#### 【0021】

さらに時刻t11である演算タイミングT6では、立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジのいずれもが出現しなかったときの演算式(6)～(8)によって、VW5～VW7を演算することになり、Nd(n-1)=1, Nu(n-1)=1,  $\Delta Tu(n-1) = (t_9 - t_6)$ 、 $\Delta Td(n-1) = (t_7 - t_5)$ 、 $\Delta Tut = (t_{11} - t_9)$ 、 $\Delta Tdt = (t_{11} - t_7)$ であるので、VW5= {K×(1+1)} / {(t11-t9)+(t7-t5)}, VW6= {K×(1+1)} / {(t9-t6)+(t11-t7)}, VW7= (K×2) / {Δ(t11-t9)+(t11-t7)}である。而して制御ユニット7は、VW5～VW7のうちで最小値のものと、前回の演算タイミングで得た車輪速度とを比較し、低い方を今回の演算タイミングT6での車輪速度VWとして選択する。

#### 【0022】

次にこの第1実施例の作用について説明すると、制御ユニット7は、ブレーキアクチュエータ6を制御する際に用いる車輪速度VWを、車輪速度センサ1の検出信号を波形整形回路5で波形整形することによって得られるパルス信号に基づいて演算するものであり、その車輪速度の演算にあたっては前記パルス信号の立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジのいずれをも用いるのであるが、今回の演算周期で前記立ち上がりパルスエッジおよび前記立ち下がりパルスエッジがともに出現したときには、車輪速度VWを前記演算式(1)に基づいて演算する。

#### 【0023】

すなわち今回の演算周期で前記立ち上がりパルスエッジおよび前記立ち下がりパルスエッジがともに出現する場合には、立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジが前回の演算周期で最後に出現してから今回の演算周期で最後に出現するまでの立ち上がり側および立ち下がり側速度演算基準時間 $\Delta Tu(n)$ ,  $\Delta Td(n)$ 、ならびに立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジの出現個数Nu(n), Nd(n)を用いて車輪速度VWを演算することになり、車輪速度センサ1側で誤差が生じていても、片エッジだけで車輪速度を演算するものに比べると、前記誤差を極力吸収して精度よく車輪速度VWを演算することができ、それによりブレーキ制御精度の向上に寄与することができる。

#### 【0024】

また今回の演算周期で立ち下がりパルスエッジが出現したものの立ち上がりパルスエッジが出現しなかったときに、制御ユニット7は、前記演算式(2)および(3)に基づいて演算したVW1, VW2のうち低い方の値を車輪速度VWとして選択する。すなわちVW1は、今回の演算周期での立ち下がり側速度演算基準時間 $\Delta Td(n)$ および出現個数Nd(n)と、前回の演算周期での立ち上がり側速度演算基準時間 $\Delta Tu(n-1)$ および出現個数Nu(n-1)とを用いて演算した車輪速度であり、またVW2は、今回の演算周期での立ち下がり側速度演算基準時間 $\Delta Td(n)$ および出現個数Nd(n)と、立ち上がりパルスエッジが最後に出現してから今回の演算タイミングまでの立ち上がり側速度演算暫定基準時間 $\Delta Tut$ およ

び出現個数「1」とを用いて演算した車輪速度であり、VW1, VW2の低い方が車輪速度VWとして選択される。

#### 【0025】

また今回の演算周期で立ち上がりパルスエッジが出現したものの立ち下がりパルスエッジが出現しなかったときに、制御ユニット7は、前記演算式(4)および(5)に基づいて演算したVW3, VW4のうち低い方の値を車輪速度VWとして選択する。すなわちVW3は、今回の演算周期での立ち上がり側速度演算基準時間 $\Delta T_{u(n)}$ および出現個数Nu(n)と、前回の演算周期での立ち下がり側速度演算基準時間 $\Delta T_{d(n-1)}$ および出現個数Nd(n-1)とを用いて演算した車輪速度であり、またVW4は、今回の演算周期での立ち上がり側速度演算基準時間 $\Delta T_{u(n)}$ および出現個数Nu(n)と、立ち下がりパルスエッジが最後に出現してから今回の演算タイミングまでの立ち下がり側速度演算暫定基準時間 $\Delta T_{dt}$ および出現個数「1」とを用いて演算した車輪速度であり、VW3, VW4の低い方が車輪速度VWとして選択される。

#### 【0026】

このように今回の演算周期で立ち下がりパルスエッジが出現したものの立ち上がりパルスエッジが出現しなかったとき、ならびに今回の演算周期で立ち上がりパルスエッジが出現したものの立ち下がりパルスエッジが出現しなかったときには、車輪速度センサ1側での誤差を考慮した演算を行いつつブレーキ制御にあたっての安全側で車輪速度VWを演算することになり、車輪速度センサ1側で誤差が生じていても、片エッジだけで車輪速度を演算するものに比べると、前記誤差を極力吸収して精度よく車輪速度を演算することができる。

#### 【0027】

さらに今回の演算周期で立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジとともに出現しなかったときには、立ち上がりパルスエッジについては立ち上がり側速度演算暫定基準時間 $\Delta T_{ut}$ および出現個数「1」を用いるとともに立ち下がりパルスエッジについては前回の演算周期での立ち下がり側速度演算基準時間 $\Delta T_{d(n-1)}$ および出現個数Nd(n-1)を用いて演算したVW5、立ち下がりパルスエッジについては立ち下がり側速度演算暫定基準時間 $\Delta T_{dt}$ および出現個数「1」を用いるとともに立ち上がりパルスエッジについては前回の演算周期での立ち上がり側速度演算基準時間 $\Delta T_{u(n-1)}$ および出現個数Nu(n-1)を用いて演算したVW6、ならびに立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジのいずれについても立ち上がり側および立ち下がり側速度演算暫定基準時間 $\Delta T_{ut}$ ,  $\Delta T_{dt}$ および出現個数「1」を用いて演算したVW7のうち最小値と、前回の車輪速度とを比較して低い方を今回の車輪速度VWとして選択するので、車輪速度センサ1側での誤差を考慮するとともに車輪速度VWの時間経過を考慮しつつブレーキ制御にあたっての安全側で車輪速度VWを演算することになり、車輪速度センサ1側で誤差が生じていても、片エッジだけで車輪速度を演算するものに比べると、前記誤差を極力吸収して精度よく車輪速度VWを演算することができ、それによりブレーキ制御精度の向上に寄与することができる。

#### 【0028】

図3は本発明の第2実施例を示すものであり、車輪速度センサ8は、複数の被検出部9a, 9a…を外周部一面に有して制御対象の車輪とともに回転する回転部材としてのロータ9と、永久磁石3に巻回されたピックアップコイル4とを備えるパッシブ方式のものであり、前記被検出部9a, 9a…は、ロータ9の外周部一面に複数の凹部9b, 9b…もしくは複数の透孔を周方向等間隔に設けることにより形成される。而してロータ9が回転するのに応じてピックアップコイル4で生じた交流電圧は波形整形回路5に入力されることによりパルス信号に変換され、アンチロックブレーキ制御やトラクション制御のためにブレーキアクチュエータ6を制御する制御ユニット7に、前記波形整形回路5からパルス信号が入力される。

#### 【0029】

しかも制御ユニット7は、ブレーキ制御に用いる車輪速度を、上記第1実施例と同様に

して、前記パルス信号に基づき一定周期の演算タイミングで演算し、その演算車輪速度に応じてブレーキアクチュエータ6を制御する。

【0030】

この第2実施例によっても上記第1実施例と同様の効果を奏することができる。

【0031】

以上、本発明の実施例を説明したが、本発明は上記実施例に限定されるものではなく、特許請求の範囲に記載された本発明を逸脱することなく種々の設計変更を行うことが可能である。

【0032】

たとえば上記実施例ではパッシブ方式の車輪速度センサ1を用いた場合について説明したが、本発明は、ホール素子を用いたアクティブ方式の車輪速度センサにも適用可能である。

【図面の簡単な説明】

【0033】

【図1】第1実施例の車両ブレーキ制御装置の構成を示すブロック図である。

【図2】パルス信号の一例を示す図である。

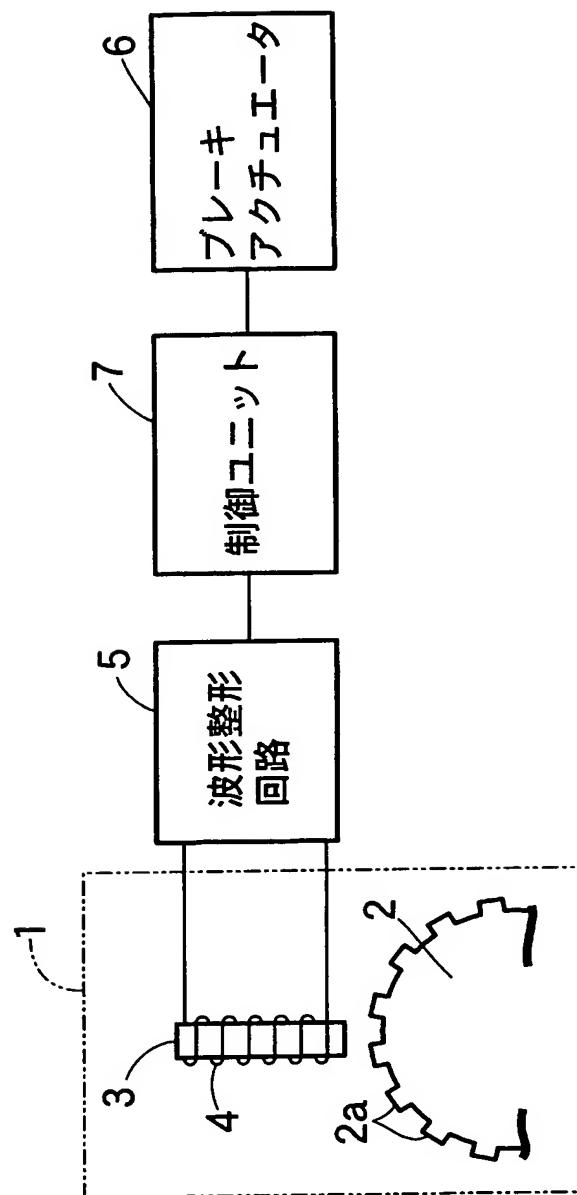
【図3】第2実施例の車両ブレーキ制御装置の構成を示すブロック図である。

【符号の説明】

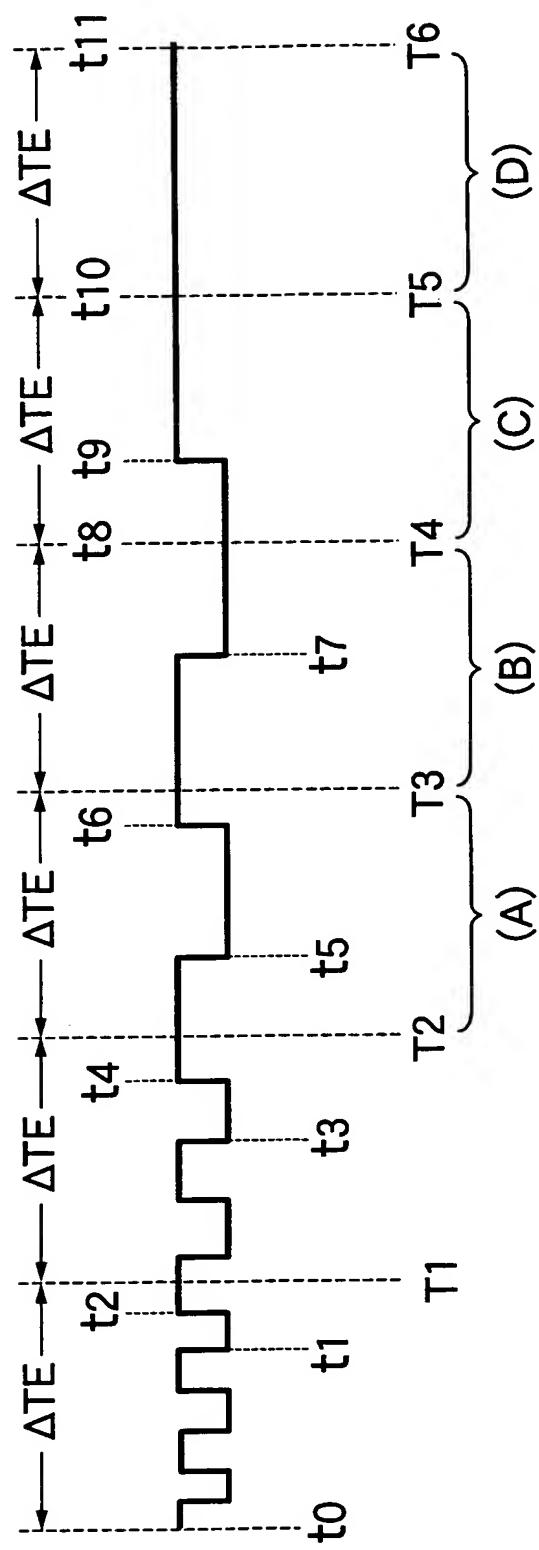
【0034】

- 1, 8 . . . 車輪速度センサ
- 2, 9 . . . 回転部材としてのロータ
- 2 a . . . 被検出部としての突部
- 9 a . . . 被検出部

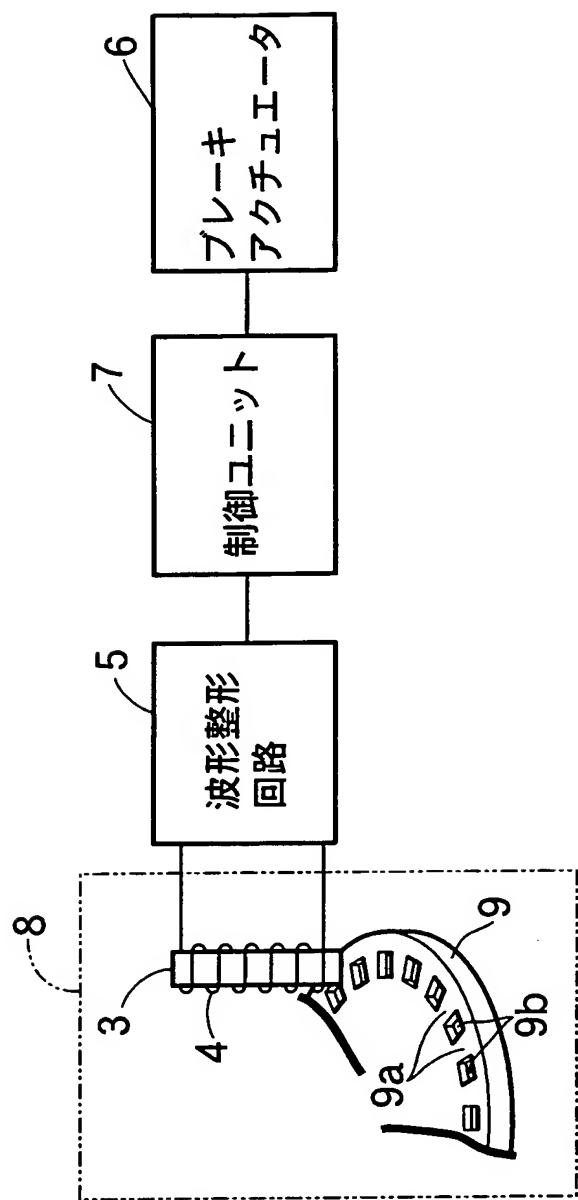
【書類名】 図面  
【図 1】



【図2】



【図3】



【書類名】要約書

【要約】

【課題】車輪速度センサ側で誤差が生じていてもその誤差を極力吸収して精度よく車輪速度を演算し、ブレーキ制御精度の向上に寄与する。

【解決手段】立ち上がりパルスエッジおよび立ち下がりパルスエッジとともに出現した場合は両パルスエッジを用いて車輪速度を演算し、両パルスエッジの一方が出現しなかった場合は出現しなかった方のパルスエッジについては前回の演算値および暫定時間内に1個出現したと仮定して得た演算値の低い方を選択するようにして両パルスエッジを用いて車輪速度を演算し、さらに両パルスエッジとともに出現しなかった場合は、一方のパルスエッジが暫定時間内に1個だけ出現したと仮定して得た2つの演算値ならびに両パルスエッジが暫定時間内にそれぞれ1個だけ出現したと仮定して得た演算値の最小値と前回の車輪速度の演算値との低い方を車輪速度として選択する。

【選択図】 図2

特願2003-389730

出願人履歴情報

識別番号 [000226677]

1. 変更年月日 1990年 8月 8日  
[変更理由] 新規登録  
住 所 長野県上田市大字国分840番地  
氏 名 日信工業株式会社
2. 変更年月日 2001年 8月 13日  
[変更理由] 住所変更  
住 所 長野県上田市大字国分840番地  
氏 名 日信工業株式会社